

VAMITTOOLS & BUHER MODELL Beka Ikarus csukló – 2346-os típus

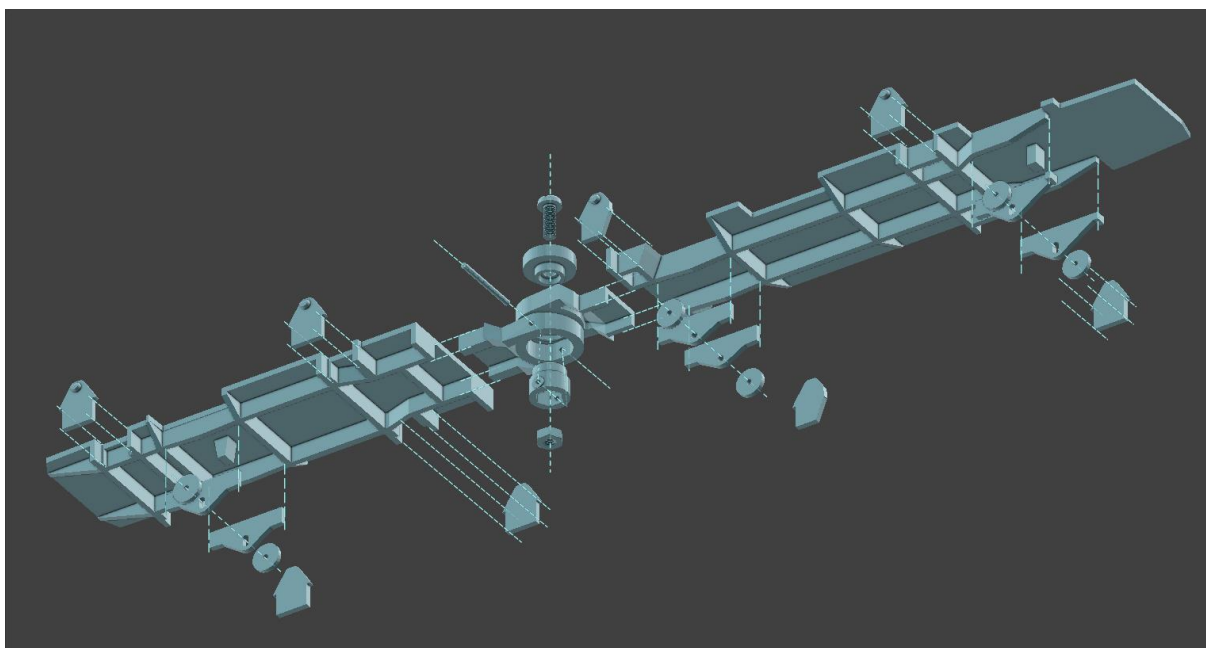


Maketragasztót (Rewell stb.) NE használjanak termékeinkhez, mert az oldószere kárt tehet az egyes alkotóelemekben (főleg a vékonyakban)! A következő ragasztókat ajánljuk: kék tubusos Technokol Rapid (acetonmentes), kétkomponenses ragasztó (Epoxy Rapid, Araldite stb.). Bővebb információ a ragasztással, festéssel stb.-vel kapcsolatban a minden termék oldalán elérhető általános tájékoztatóban van!

ALVÁZ

Összerakott állapotban az alváz sík oldala lesz felül. Erre lehet majd szerelni az eredeti alváz üléseit a kellő átalakítások után. Az oldalsó mélyedésekbe kell ragasztani a 8 db lamellát, amelyek kis henger alakú karmokkal kapaszkodnak a gyári modell ablakai alatt kialakított furatokba. A karmoknak tehát kifelé kell nézniük. A lamellák közül kettő aszimmetrikus, ezeket a B tengely mögé kell ragasztani a csapott oldalával előre. A többi egyforma.

Alulra a „csapágy villákat” kell felragasztani. Ebből három féle van. Az ovál furatosak az A és a C tengelyhez jönnek, a kerek furatos pedig a B tengelyhez. A B illetve a C tengelynél a villa bele illik az alváz egy-egy üregébe. Ezek a villák szimmetrikusak, nem lehet őket fordítva beragasztani. Az A tengelynél azonban a pozíciót egy pöcök rögzíti, ami a villa elülső részén kapcsolódik a hossztartó elejéhez. Itt ügyelni kell rá, hogy a pöcök kifelé álljon, hogy bekapaszkodjon a hossztartó elejébe. A kör alakú távtartók akkor kellenek, ha nem a gyári kerekeket tesszük vissza, hanem a saját tervezésűeket használjuk.



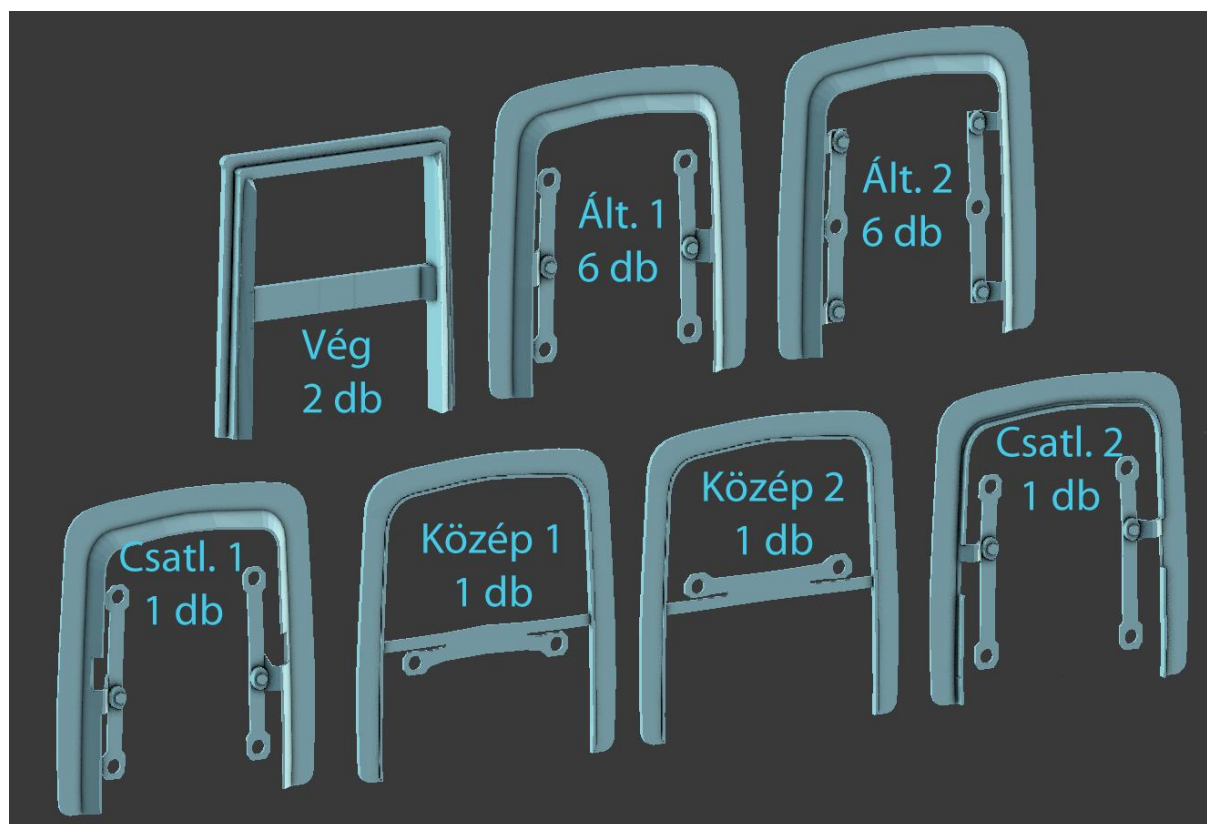
A csuklószerkezet konzoljait az ábra szerint ragasszuk az alvázak végeihez! Az alvázhoz csatlakozó részek szélessége eltérő, így nem lehet őket felcserélni. A konzolokon vállak vannak a pontos pozícionálás érdekében. Úgy kell őket beragasztani, hogy a vállak az alvázak hossztartóinak a végéhez támaszkodjanak.

A csuklószerkezet függőleges tengelye a henger alakú csap. Ennek alján egy hatszögletű mélyedés van, amelybe az M2-es anya bele illik. Miután az anyát elhelyeztük ebben a mélyedésben, szereljük össze a csapot és az utánfutó rész konzolját. A furatok összeforgatása után a vízszintes tengelyként szolgáló 1mm-es acélhuzalt fűzzük át a furatokon! Érdeemes az egyik elem (vagy a csap, vagy a konzol) furatát 1mm-es fúróval kitisztítani, a másikat azonban sorjásan hagyni, hogy beleszoruljon a huzal. Szükség esetén ezt ragasztóval is megerősíthetjük, de csak később, hiszen lehet, hogy még szét kell szerelni.

Ezután a gépes kocsi konzolját fűzzük rá a csapra, és felülről a sapkával zárjuk le! Végül az M2-es csavarral rögzítjük! Ha nem forog könnyen, csiszolópapírral távolítsuk el az esetleges sorját a csap külső felületéről, illetve konzol furatából, vagy a vízszintes sík felületeiről!

CSUKLÓALAGÚT

A csuklóalagút alkatrészei az ábrán láthatóak.



Összeszerelt állapotban a két középső rész sík oldala egymáshoz van ragasztva. A többi alkatrész sík oldala a hozzá közelebbi kocsi rész felé, peremes oldala pedig a csukló közepe felé néz.

Először tehát ragasszuk össze a két középső elemet, teljes sík felületük mentén! Ügyeljünk, hogy a kereszt rudak is össze legyenek ragasztva, a következő szegmenshez csatlakozó konzolok azonban szabadon mozoghassanak!

A vég-elemekhez ragasszunk egy-egy „általános 1” jelű elemet! Csatlakozó felületük mentén legyenek összeragasztva, azonban ügyeljünk, hogy a két elem között keletkező horonyba ne kerüljön ragasztó! Ebbe csatlakozik majd a gyári karosszéria pereme.

A következő elemeket az ábra szerinti sorrendben ragasszuk össze!

V-A1-A2-A1-A2-A1-A2-Cs1-K1-K2-Cs2-A2-A1-A2-A1-A2-A1-V

Ügyeljünk arra, hogy a csapok és a furatok megfelelő szilárdsággal legyenek összeragasztva, máshova azonban

ne kerüljön ragasztó, hogy a csukló megfelelő mozgása biztosított legyen. A csukló alakváltozását a konzolok rugalmassága teszi lehetővé.

